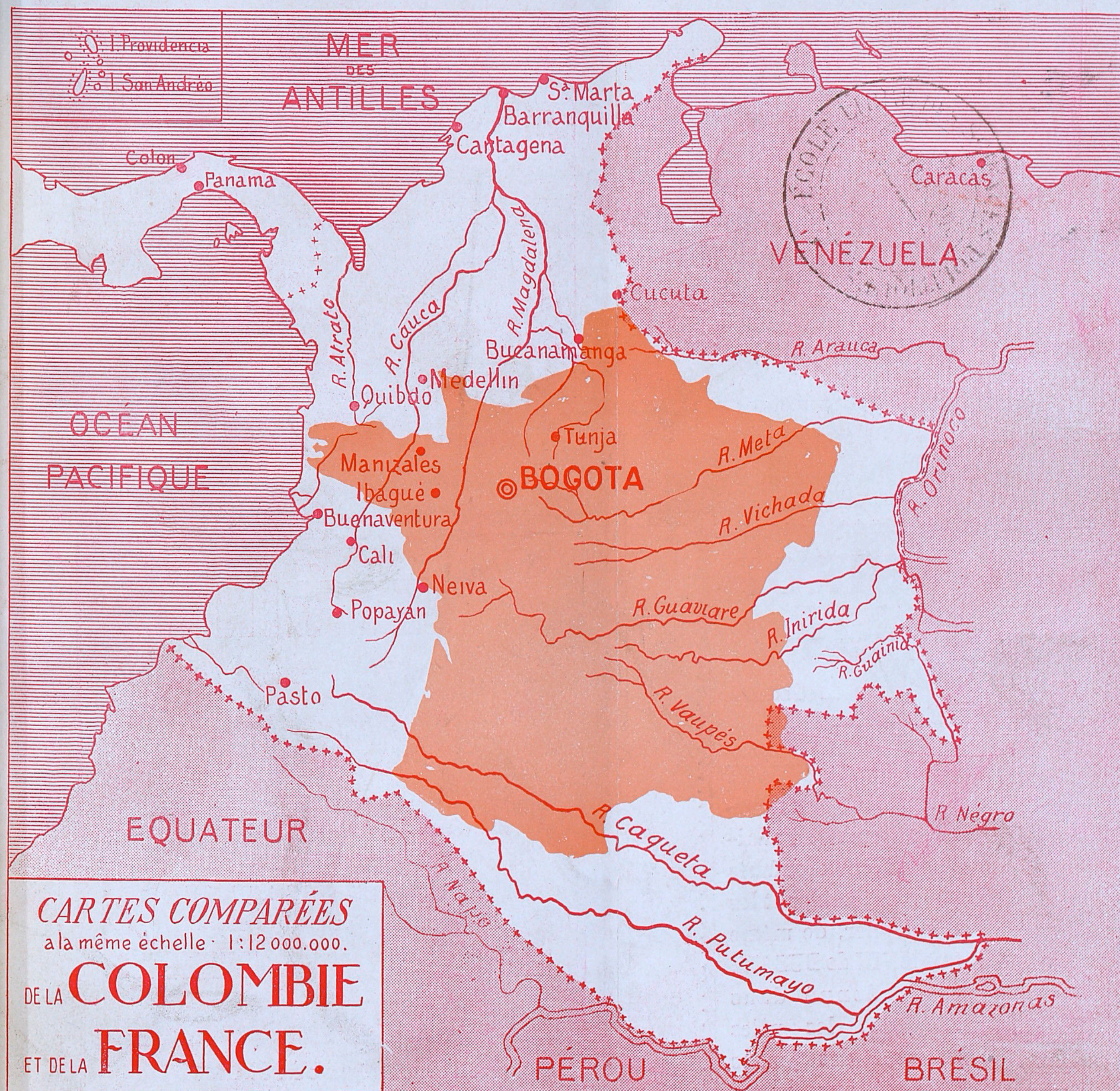
5e Année. --- Nos 53 et 54 PRIX : DEUX FRANCS MAI-JUIN 1925

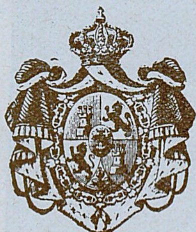
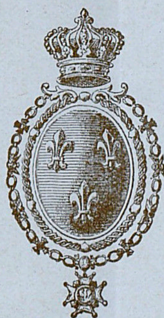
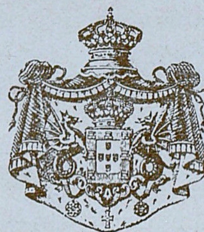
Colombia

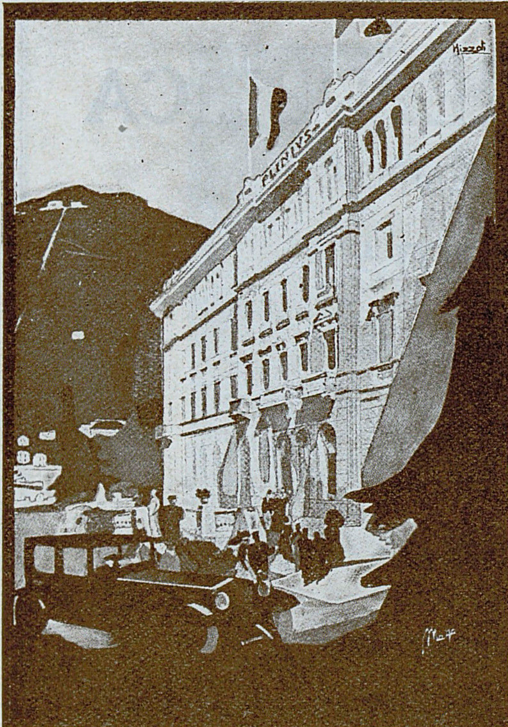


ÉDITÉ PAR LE
BUREAU D'INFORMATIONS COMMERCIALES
DE LA
RÉPUBLIQUE DE COLOMBIE
9, Boulevard de la Madeleine, Paris

Téléphone : Central 74-09

Téléphone : Central 74-09



PRIX :
DEUX FRANCS

COLOMBIA

PRIX :
DEUX FRANCS

Directeur : R. PINTO VALDERRAMA

ABONNEMENTS

FRANCE : Un an . . . . 30 fr.
Six mois . . 15 fr.

ETRANGER : Un an . . 40 fr.
Six mois . 20 fr

SOMMAIRE

Pages

COLOMBIENS ILLUSTRES :
CAMILO TORRES 927

LE CAFE DE COLOMBIE A PARIS 928

LES PROGRES DE L'AVIATION EN COLOMBIE 930

LES TRAVAUX DU CHEMIN DE FER DE CINDENAMARCA 930

DEUX CONFERENCES 931

LES CHEMINS DE FER COLOMBIENS .. 933

EXPORTATION DE CAFE EN 1924 938

EXPORTATION DE TAGUA (ivoire végétal). 938

NOUVELLES BREVES 939

SECCION ESPANOLA
PROPAGANDA 942

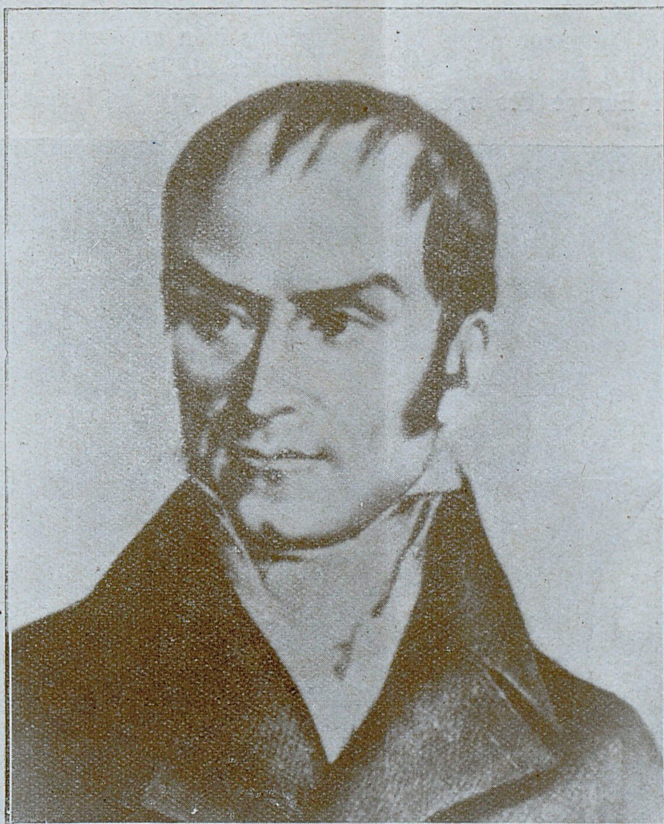
REVISTA DEL MERCADO 943

REVUE MENSUELLE

COLOMBIA

PRIX : DEUX FRANCS

Nos 53 et 54 — Directeur : R. PINTO VALDERRAMA — Mai-Juin 1925



Colombiens illustres

CAMILO TORRES

Né à Popayan, en 1766. Prit une part active au mouvement d'indépendance du 20 juillet 1810 et ce fut lui qui rédigea l'acte mémorable de cette journée. Il occupa plusieurs fois la présidence des Provinces Unies. Fait prisonnier, il fut fusillé à Bogota, le 5 octobre 1816.

Le Café de Colombie à Paris

Le 8 mai dernier, une importante firme parisienne, la Maison Corcellet, avait convié le ministre de Colombie et les colombiens habitant Paris, à assister à l'inauguration d'un rayon de vente spécialement consacré au café suave de Colombie, *pur de tout mélange*. Une exposition de notre café occupait une partie de ses magasins et de ses vitrines sur l'avenue de l'Opéra.

M. Chauveau, directeur, en une jolie allocution, remercia ses invités de l'honneur qu'ils faisaient à sa vieille Maison qui a été une des premières à lancer le café en Europe dès 1760 et celle qui introduisit en France le café de la Martinique, des plantations de Joséphine Beauharnais.

« *Emile Bergerat nous a rappelé, dans* Plus que Reine, *dit M. Chauveau, la visite historique à la Maison Corcellet, au cours de laquelle elle rencontra pour la première fois Bonaparte.*

« *Le café suave de Colombie, ajoute M. Chauveau, ne vient-il pas prendre la place du Martinique disparu ? En effet, mon père, vraisemblablement, reçut les derniers sacs; ils venaient des jardins des Frères de la Doctrine Chrétienne, à Saint-Pierre.*

« *Je crois bien que la qualité des cafés suaves de Colombie doit être redevable à notre petite colonie française des premiers plants qui y furent importés. Ici, nous devons adresser une pensée émue au chevalier de Clieu, célèbre navigateur français qui, au prix d'énormes sacrifices, fut le premier à transplanter un caféier du Vieux Continent au Nouveau Monde et fit la fortune de nombreuses républiques américaines.*

« *Il me semble trouver dans ce petit exposé des raisons bien anciennes pour que la France, qui a toujours été le pays des bonnes et des meilleures choses, le pays où l'on a toujours bu du bon café, revienne à ses habitudes qui semblent avoir été, malheureusement, suspendues par la guerre et, hélas! par le change, et qu'elle importe de Colombie une grande quantité de son fameux café suave.*

« *Je remercie bien vivement mes éminents collègues du Syndicat de l'Alimentation, ici présents, qui seront, après cette dégustation, des partisans convaincus de la qualité exceptionnelle de votre café. Il plaira certainement à nos gourmets et sera, je pense, demain, sur bien des tables, grâce aux efforts de votre estimé attaché commercial, M. Pinto Valderrama, que je tiens à*



remercier tout particulièrement ici de ce qu'il a fait pour faciliter notre tâche et créer, grâce à vous tous, Mesdames, Messieurs, un mouvement en faveur de la diffusion du café de Colombie en France.

Le directeur du Bureau d'Informations et de Propagande commerciale de Colombie à Paris répondit dans ces termes :

« Il est une légende, née on ne sait où, qui s'est répandue de par le monde et d'après laquelle le café, pour être bon, doit être mélangé. C'est comme si nous avions eu l'idée, chez nous, de mélanger les vins pour faire accepter les moins bons et faciliter la vente des plus chers. Ce qui peut être une bonne combinaison pour des commerçants est certainement une hérésie pour l'homme raffiné. Un café comme celui de Colombie, qui contient en lui-même toutes les qualités d'arôme, de saveur et de parfum capables de satisfaire les plus difficiles des gourmets, ne peut que perdre dans une compagnie où on lui demande de secourir des parents moins avantagés. Et c'est cependant le rôle unique que, jusqu'à présent, l'on a fait jouer à notre café dans tous les pays consommateurs. Les qualités de notre produit, dont la suprématie incontestée se traduit par les plus hautes cotations sur les marchés mondiaux, sont ainsi, par l'artifice du mélange, ignorés des gourmets. N'était-il pas alors indiqué que nous cherchions à conquérir, pour nos cafés purs, cette patrie des Brillat-Savarin, berceau du neuvième art, d'où tous les raffinements qui contribuent au bien-être sont partis ?

« D'autres pays, d'autres grandes villes nous achètent notre café et nous en achèteraient plus encore si nous en produisions davantage, mais il nous manquait, pour la haute qualité de nos cafés, la consécration de Paris, et c'est celle-là que nous célébrons aujourd'hui.

« Permettez-moi, chers compatriotes, de remercier, en votre nom, les deux artisans de cette victoire : M. Louis Forest et M. Chauveau.

« Il serait oiseux, en vous parlant du premier, de mentionner l'écrivain que, tous, vous connaissez, et dont maints d'entre vous suivaient, dès avant de venir en France, les étincelantes chroniques où, quotidiennement, il déverse le trop-plein de son esprit bouillonnant d'idées.

« Ce que vous savez moins, c'est que M. Forest est le président du Club des Cent, cette fameuse confrérie qui réunit les cent plus réputés gastronomes, et dont les normes sont suivies, dans le monde, par tous les adeptes du bien boire et du fin manger. M. Forest était donc le *pontife* tout indiqué pour la consécration de notre café, et vous pouvez juger toute l'importance de son appui.

« Quant à M. Chauveau, c'était, de l'avis même de M. Forest, qui me le présenta, l'homme le plus qualifié à Paris pour ses connaissances techniques et par l'orientation de sa maison pour comprendre ce qui pouvait être fait avec les cafés de Colombie.

« Ayant pour base de mes démonstrations la haute qualité de notre produit, je n'eus aucune peine à convaincre l'homme averti qu'est M. Chauveau en qui j'ai trouvé cette largeur de vues et cette compréhension des affaires nouvelles qui ont fait la force des races anglo-saxonnes et germaniques pour leur expansion commerciale.

« Mes chers compatriotes, maintenant, à vous d'apporter votre concours, qui peut être bien puissant, si vous poussez vos amis à essayer les cafés de Colombie, et si vous les réclamez partout où vous aurez l'occasion de le faire. Les colombiens qui se trouvent à Paris sont plus de deux mille et, d'après une statistique récente, ils dépensent chaque année, dans cette ville, près de cent millions de francs. C'est une force que nous devons utiliser pour notre propagande. »

Les Progrès de l'Aviation en Colombie

Les lignes aériennes colombiennes se développent et s'améliorent continuellement. Le gouvernement, voulant aider les entreprises d'aviation, a voté des subventions pour l'année en cours, ainsi distribuées : $ 65.000 pour la ligne du Magdalena, avec l'obligation, de la part de la Compagnie, d'établir un service bi-hebdomadaire de super-hydravions pour 8 à 10 passagers. $ 10.000 pour la ligne du Cauca et $ 5.000 pour la ligne Puerto-Wilches-Bucaramanga, qui sera bientôt mise en service.

La S.C.A.D.T.A., de son côté, introduit sans cesse des nouveautés dans ses services. Dernièrement, la S.A.I. de Marina di Pisa a essayé deux super-hydravions pour la ligne Barranquilla-Girardot.

Ces appareils, de type « Wal », sont de structure métallique en acier recouverte de duraluminium, sans aucune soudure. La carlingue est composée de cinq compartiments étanches. Les ailes, montées sur trois jointures munies de roulements à billes, sont facilement démontables. Elles peuvent être recouvertes en toile ou en aluminium.

La cabine des passagers est très ample, bien éclairée, avec des commodes divans pour dix passagers et huit fenêtres, dont quatre à guillotine. Derrière se trouve la cabine des deux pilotes, qui peuvent changer de place en plein vol. Le pilote de droite conduit l'avion, tandis que celui de gauche surveille et commande les appareils du bord. Un « trou d'homme » permet l'accès, pendant le vol, de la cabine du pilote à celle des passagers. Derrière le pilote se trouve le poste de T. S. F. pouvant fonctionner même après que l'avion a été forcé d'amerrir. Chaque avion est pourvu de quatre réservoirs à essence de 270 litres chaque. Il a, en plus, une cabine pour la poste aérienne et pour les bagages, chaque passager pouvant emporter 20 kilos, ce qui fait 200 kilogrammes en tout. Les essais de ces appareils ont été tout à fait satisfaisants et ils seront bientôt mis en service dans la ligne Barranquilla-Girardot.

Dernièrement, d'importantes améliorations ont été introduites dans les services existants, parmi lesquelles l'établissement d'un service de mandats aériens, qui fonctionne entre les villes suivantes : Bogota, Girardot, Neiva, Honda, Puerto-Berrío, Medellin, Manizales, Barrancabermeja, El Banco, Cartagena et Barranquilla.

La Compagnie publie des statistiques qui montrent d'une façon saisissante l'effort accompli depuis l'établissement des services aériens en Colombie :

Distances parcourues	kilom.	883.877
Heures de vol		6.617
Passagers transportés		4.142
Courrier	kilogr.	24.522
Charge utile	kilogr.	343.395

L'aviation militaire se développe également. La nouvelle Ecole a commencé ses travaux ; les terrains d'atterrissage et les hangars sont aménagés et les vols d'entraînement des élèves commencés.

Les Travaux du Chemin de fer de Cundinamarca

Le Président de la République de Colombie vient d'inaugurer le service de passagers et marchandises jusqu'à « La Tribuna », nouveau prolongement du chemin de fer de Cundinamarca.

Cette voie, continuation vers le Bas-Magdalena de la ligne de la Sabana, reliera bientôt Bogota avec la partie basse de notre grand fleuve, évitant ainsi les transbordements dûs aux rapides de Honda.

La ligne aura une longueur de 210 kilomètres, dont 49 sont déjà en service et les travaux vers Alban se continuent avec activité. Son importance est considérable, car elle donnera à la capitale de la République une issue plus facile vers la mer et elle mettra en valeur de riches et fertiles régions.

Le chemin de fer de Cundinamarca, s'unissant plus tard aux chemins de fer d'Antioquia et Amaga, formera avec ceux-ci et avec le chemin de fer du Pacifique un réseau qui fera communiquer l'intérieur du pays avec l'Océan Pacifique.

Deux Conférences

Le 2 et le 9 du mois de mai dernier, deux conférences sur la Colombie ont été faites en Sorbonne.

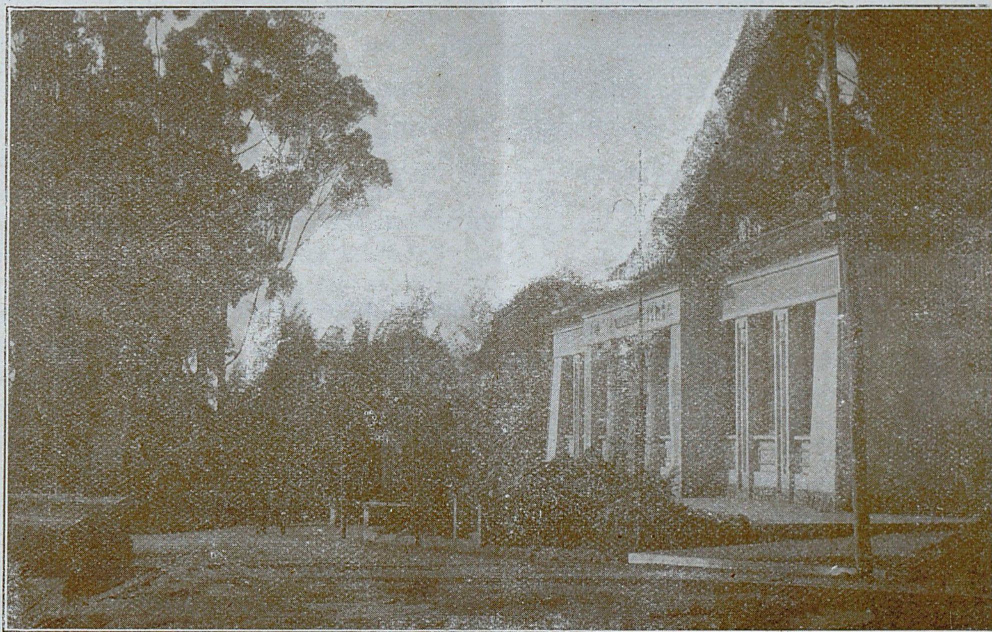
La première, du Dr Luis Lopez de Mesa, sur « La lutte entre la race et le milieu en Colombie », est un admirable raccourci de l'histoire sociologique de notre pays.

Le conférencier fit une sobre analyse de la formation et du développement de la Nation colombienne, de ses luttes contre le tropique inclément, ainsi que de l'épopée de son Indépendance. Il étudia les crises de formation de nos institutions politiques, nos luttes intestines, nos efforts pour arriver à la période d'épanouissement et de prospérité qui s'ouvre aujourd'hui devant nous.

Psychologue averti, il montra les vices et les vertus de notre race, et termina par une péroraison nourrie d'idées et pleine de volonté et de fière confiance en l'avenir.

Le professeur Agustin Nieto Caballero fit un vivant exposé des applications de la nouvelle pédagogie au Gimnasio Moderno de Bogota.

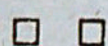
Nieto Caballero, qui unit à l'enthousiasme d'un apôtre une volonté tenace d'homme d'action, nous montra l'admirable effort accompli dans son institut. Ses luttes plusieurs fois renouvelées, son énergie, sa foi, furent partagées et admirées par un nombreux auditoire. Son triomphe et ses espérances soulevèrent des applaudissements.



BOGOTA

Le parc de l'Indépendance

Ces deux causeries ont produit une vive impression, car elles révèlent les forces vives d'un pays plein de ressources et font montre d'un bel enthousiasme et d'une éclatante jeunesse.



Les Chemins de fer Colombiens

Comme il est naturel, c'est dans la branche des chemins de fer que le Gouvernement a déployé les plus grandes activités. Jusqu'à ces dernières années, les lignes ferrées, en Colombie, avaient été construites un peu au hasard des nécessités locales, sans un plan général d'ensemble obéissant à une étude technique du développement futur de la République. C'est la loi 102 de 1922 qui peut être considérée comme la loi fondamentale et organique en matière de constructions ferroviaires, puisqu'elle établit, d'une manière assez complète, tout un plan de développement ferroviaire qui prévoit les nécessités futures du pays.

Le Congrès, pendant l'année 1923, a voté une série de lois (les n°s 28, 38, 53, 60, 62, 65, 66, 67, 69, 71, 74, 80 et 98) qui ordonnent la dépense, dans un bref délai, de 35 millions de dollars pour la construction de voies ferrées, laissant au Gouvernement (art. 8 de la loi 98), la faculté de disposer, aux fins indiquées, des 20 millions de dollars provenant de l'indemnité stipulée par le traité Urrutia-Thompson.

Nous allons donner une idée de l'organisation administrative gouvernementale en ce qui concerne les chemins de fer, pour passer ensuite sommairement en revue les différentes lignes ferrées construites, en construction ou celles dont la construction sera entreprise dans un bref délai.

Direction générale des chemins de fer. — Suivant des lois récentes, le Gouvernement a réorganisé la section des chemins de fer du Ministère des Travaux publics sur un plan moderne, d'accord avec les nécessités du service et avec l'impulsion qu'il pense donner, à l'avenir, aux constructions de voies ferrées.

La section des chemins de fer, sous la direction d'un Directeur général, est divisé en trois départements : Technique, Commercial et d'Achats, Comptabilité et Statistique.

La Section s'occupe, non seulement de toutes les affaires provenant de l'Administration de cinq chemins de fer, de propriété nationale, mais aussi de la construction et de l'étude d'autres voies projetées. C'est de ce bureau que dépendent, plus ou moins directement, les constructions de voies ferrées suivantes : chemins de fer del Norte, 1re et 2e sections, câble de Cucuta à Gamarra, chemins de fer Sur, Cundinamarca, Girardot, Tolima-Huila-Caqueta, Tolima, Pacífico, Carare et Nariño. En même temps, la Direction générale des Chemins de fer a eu à connaître de toutes les relations entre l'Etat et les chemins de fer départementaux ou particuliers.

Inspecteur des Chemins de fer. — L'Inspecteur des Chemins de fer a entrepris la visite méthodique et l'étude des chemins de fer nationaux, départementaux et particuliers pour veiller à l'application stricte des lois. Le Gouvernement peut ainsi se rendre un compte exact des problèmes particuliers à chaque entreprise. L'Inspecteur des Chemins de fer a pu, dans les limites du possible, unifier la comptabilité, la statistique et les systèmes administratifs de toutes les entreprises qui, directement ou indirectement, dépendent de l'Etat.

Bureau technique. — Ce bureau connaît, non seulement tous les problèmes techniques, mais revoit les études de plans, tracés, projets, devis de travaux ou de constructions, et étudie aussi l'adaptation de tout le matériel ferroviaire, acheté à l'étranger, aux conditions du pays.

Bureau d'achats. — Cette Section a rendu les plus grands services, puisqu'elle se met en rapport avec toutes les grandes maisons de construction du monde entier et obtient ainsi les meilleures conditions pour l'achat de tout le matériel dont les chemins de fer colombiens ont besoin. Nous conseillons vivement aux firmes désirant vendre du matériel ferroviaire à la Colombie, de se mettre en rapports directs avec la section indiquée, adresse : *Ministerio de Obras Públicas, Oficina de Compras-Bogota, Rep. de Colombie.* Lorsqu'il s'agit d'acheter un matériel quelconque pour les chemins de fer, le Bureau d'Achats fait parvenir le cahier des charges directement à toutes les maisons avec lesquelles il se trouve en rapport. Les diverses propositions reçues sont ouvertes à une date fixe, en présence d'une commission composée du Ministre et des Chefs de Section de la Direction des Chemins de fer.

I. — Chemins de fer de l'Etat

Chemin de fer du Pacifique. — Ce réseau ferré s'étend sur 871 kilomètres, dont 508 en service. Il comprend une ligne principale Buenaventura-Cali-Palmira-Cartago de 347 kilomètres et les embranchements suivants : 1° Cali à Popayán, de 160 kilomètres (actuellement construit jusqu'à Piendamó, 120 kilomètres et en service jusqu'à Morales, 110 kilomètres) ; 2° Palmira-Pradera-Miranda-Santander, 70 kilomètres, dont 14 construits jusqu'à Pradera ; 3° Santander-Timba, 21 kilomètres ; 4° Zarzal-Armenia-Ibagué : 246 kilomètres en projet.

Environ 4.000 ouvriers ont été journellement employés, pendant ces derniers temps, dans les travaux de construction de cet important réseau

qui va être le nerf vital du développement de la riche région occidentale de la Colombie.

La ligne Nord Buenaventura-Cali-Cartago est terminée et elle est raccordée avec le chemin de fer de Caldas. Ainsi, une grande partie de la région de Caldas, département grand producteur de café, aura un débouché rapide sur l'Océan Pacifique.

La ligne du Sud, en direction à Popayán, a le double avantage de traverser une masse très dense de population dans le département du Cauca et d'avancer en direction de nos frontières du Sud en traversant le riche département de Nariño.

Il faut encore résoudre le problème du raccordement des chemins de fer du Pacifique et de Tolima, c'est-à-dire la ligne Ibagué-Armenia. Les difficultés sont grandes puisqu'il faut franchir la Cordillère à 3.000 mètres d'altitude et que le tracé ne comporte pas moins de 180 kilomètres. Dernièrement, un tunnel de 4 kilomètres a été projeté, qui réduirait la ligne de 26 kilomètres. D'autres solutions sont à l'étude : chemin de fer électrique, chemin de fer à crémaillère et câble aérien.

Chemin de fer de Tolima. — Cette ligne, qui unit Ibagué à Girardot sur le Magdalena, a produit de bons rendements, pendant l'année 1923. La ligne a été consolidée par certains travaux d'art et le matériel roulant amélioré. La longueur de cette ligne est de 79 kilomètres.

Chemin de fer Tolima-Huila-Caqueta. — La construction de cette ligne avait été entreprise par le département du Tolima. D'accord avec la loi 89 de 1922, le Gouvernement fut autorisé à racheter la ligne et le contrat avec le département fut signé le 7 septembre 1923.

La ligne arrive actuellement au fleuve Saldaña. Les travaux se poursuivent activement et plusieurs ponts métalliques ont été, ou vont être, commandés.

Chemin de fer de Girardot. — Cette ligne, de 132 kilomètres, a été rachetée définitivement par l'Etat. Elle est entièrement construite, mais plusieurs problèmes se présentent :

1° Il faut renouveler une grande partie du matériel roulant qui est fort détérioré ;

2° Construire le pont sur le Magdalena pour unir cette ligne avec celles du Tolima et Tolima-Huila-Caqueta. Le Gouvernement étudie actuellement les propositions qui lui ont été présentées par diverses maisons européennes et nord-américaines pour la construction du pont ;

3° Embranchement Apulo-Viota, qui doit relier la ligne principale au centre d'une importante région productrice de café ;

4° Le changement de plusieurs ponts par d'autres de plus grande résistance mieux adaptés aux trains actuels.

Chemin de fer del Sur. — La ligne actuelle comprend 30 kilomètres de Bogota à Sibaté, avec un embranchement de 6 kilomètres de Tequendama au Charquito. Une commission vient d'étudier la prolongation de cette ligne vers Fusagasuga.

Chemin de fer central del Norte. — Le Gouvernement a porté une attention toute particulière au chemin de fer appelé Central del Norte qui, partant de Bogota, doit se terminer à Puerto Wilches, sur le Bas-Magdalena.

Première section. — La première section entre Puerto Wilches et Bucaramanga doit avoir 134 kilomètres. Les travaux de nivellement arrivent actuellement au kilomètre 61, à Puertos Santos et plus de 4.000 travailleurs sont répartis le long de la ligne. Des rails et ponts métalliques, ainsi que du matériel roulant, vont être commandés incessamment par le Gouvernement.

2e section. — La ligne partant de Bogota et allant vers Chiquinquira sera prolongée jusqu'à Bucaramanga. Entre ces deux dernières villes, la longueur de la ligne sera d'environ 256 kilomètres, de construction relativement facile. Cette voie mettra en communication la riche vallée du rio Suarez avec le centre de la République et traversera une région de population très dense. La ligne passera par Saboya, laissera la vallée du rio Sarabita pour chercher au nord-est celle du rio Moniquira, puis la vallée du rio Suarez, Barichara, croisera le rio Sogamoso, passera par Piedecuesta, Girón et traversera le col de Chocoa.

La ligne Bogota-Chiquinquira-Bucaramanga-Puerto Wilches aura une importance capitale pour le développement des parties les plus riches des départements de Cundinamarca, Boyaca et Santander del Sur, qui auront ainsi une sortie rapide vers l'Atlantique.

La partie de la ligne entre Bogota et Chiquinquira comprend 150 kilomètres. Actuellement, les travaux de nivellement arrivent au kilomètre 116 et les rails au kilom. 83, plus de 4.800 ouvriers sont employés journellement à ces travaux.

Embranchements vers Suesca et Tunja. — Les travaux sur ces sections arrivent à Suesca. C'est par cet embranchement qu'une liaison sera établie entre le chemin de fer del Norte et celui de Nordeste.

Câble de Cucuta à Gamarra. — L'étude de ce câble a été faite par l'ingénieur anglais James Lindsay, grand spécialiste dans ce genre d'études Une adjudication pour les fournitures du câble a eu lieu récemment, adjudication à laquelle ont pris part les plus importantes maisons de construction. C'est une importante firme française qui a obtenu cette adjudication. L'importance de ce câble est considérable puisqu'il assurera le transport de toutes les marchandises d'importation et d'expor-

tation d'une grande partie du département de Norte de Santander qui, jusqu'à présent, devait faire son commerce extérieur par le Venezuela.

Câble Manizalez à l'Océan Pacifique. — Par le manque d'ingénieurs suffisamment préparés pour l'étude des câbles aériens, le Gouvernement n'a pu étudier l'importante ligne qui doit relier Manizalez au Pacifique à travers la riche région minière du Choco.

Chemin de fer du Carare. — Les travaux de cette ligne ont été commencés de Tunja vers Moniquira. Suivant le développement que pourront prendre les lignes Norte et Nordeste, l'on étudiera la convenance qu'il y aura à prolonger la ligne de Moniquira vers le rio Carare et Puerto Berrio.

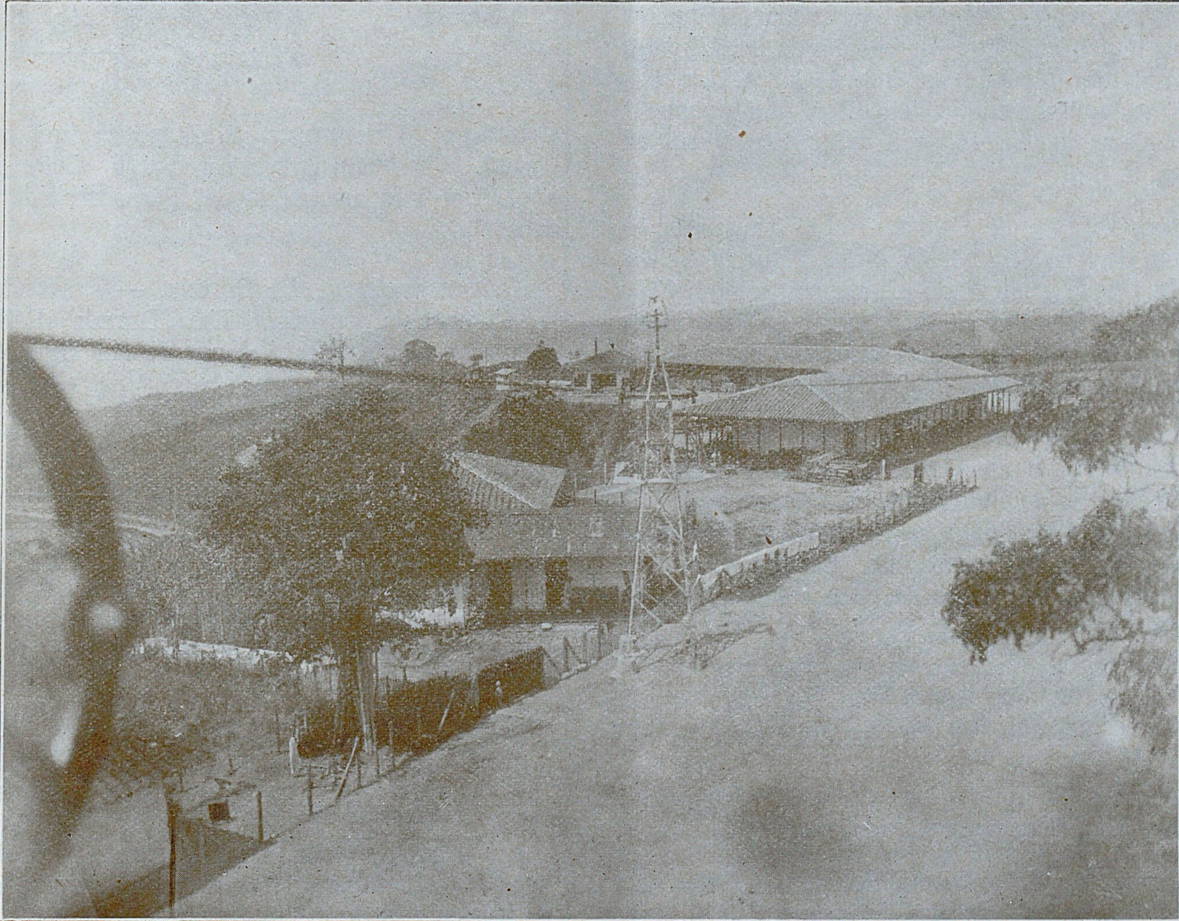
Chemin de fer de Nariño. — La ligne qui doit aller de Tumaco à Pasto est actuellement à l'étude. La distance entre ces deux villes est de 313 kilomètres, selon le tracé Wright.

Chemin de fer Central de Bolivar. — Les plans pour l'étude du tracé de cette ligne ont été levés en grande partie. Les travaux viennent d'être commencés.

Chemin de fer de Cundinamarca. — Ce chemin de fer de 40 kilomètres appartient, pour une période de 27 ans (depuis le 12 juillet 1922), par parties égales, au département de Cundinamarca et à la Nation. Passé cette date, la ligne passera entièrement à être propriété du département. Le trafic sur cette ligne s'est développé en de fortes proportions, pendant l'année 1923 elle a transporté 1.048.643 passagers et 183.568 tonnes de marchandises.

On étudie la possibilité d'électrifier entièrement la ligne et d'établir des services rapides et fréquents par automotrices.

La ligne de Cundinamarca sera prolongée vers l'occident du département par la Tribuna ; 49 kilomètres sont déjà construits.



Station du câble aérien Mariquita-Manizalez

III. — Chemins de fer départementaux

Deux sont les départements qui construisent des chemins de fer, avec les fonds départementaux, ce sont Antioquia et Caldas.

Chemin de fer d'Antioquia. — Cette voie ferrée relie Medellin à Puerto Berrio et constitue la prin-

cipale artère du département par laquelle se fait pratiquement tout le commerce d'exportation et d'importation de cette riche région.

La ligne actuellement en service a une longueur de 180 kilomètres, mais elle n'est pas terminée car, au moment de franchir la Cordillère des Andes, un difficile problème de construction s'est posé. L'on étudie actuellement la meilleure manière de le résoudre, soit par l'électrification de cette partie de la ligne, soit par la construction d'un tunnel ou par un chemin de fer à crémaillère.

Chemin de fer d'Amaga. — Le département a acquis toutes les actions du chemin de fer d'Amaga qui doit unir Medellin au fleuve Cauca. Les travaux se poursuivent actuellement. La longueur totale de la ligne sera de 81 kilomètres jusqu'au fleuve.

Chemin de fer de Caldas. — Les travaux de ce chemin de fer, qui unit Manizales à Puerto Caldas sur le Cauca et dont 70 kilomètres sont déjà en service, se poursuivent activement. La ligne totale aura 113 kilomètres et la Compagnie nécessite du matériel pour équiper la partie qui reste à construire.

Chemin de fer du Nordeste. — Cette ligne, qui doit mettre en communication la capitale de la République avec le Centre le Boyaca, est considérée aussi comme départementale. Les capitaux employés à la construction de cette voie ferrée sont belges.

IV. — Chemins de fer de propriété particulière

Les chemins de fer de propriété particulière existant dans le pays sont les suivants :

Chemin de fer de Barranquilla. — Cette voie ferrée unit la capitale du département de l'Atlantico à son port sur l'Atlantique, Puerto Colombia. La ligne appartient à une Compagnie anglaise « The Barranquilla Railway & Pier Company Limited ». Voici le produit de l'exploitation de ce chemin de fer pour l'année 1923 :

Produit brut.	$ 774.407 32
Dépenses.	451.382 85
Produit net. . . .	$ 323.024 47

Chemin de fer de Cartagena. — Propriété de l'Andean National Corporation, ce chemin de fer fait communiquer Cartagena à Calamar, sur le fleuve Magdalena ; sa longueur est de 105 kilomètrs.

Produit brut en 1923. . .	$ 365.955 32
Dépenses.	292.442 77
Produit net. . . .	$ 73.512 55

Chemin de fer de Cucuta. — Comprend trois lignes : celle du Sud de Cucuta à Pamplona, dont 14 kilomètres sont déjà construits ; celle du Nord, qui va vers Puerto Villamizar sur le rio Zulia, qui compte 55 kilomètres et dont les rendements ont été en 1923 :

Produit brut.	$ 326.097 71
Dépenses.	169.188 36
Produit net. . . .	$ 156.909 35

et la ligne d'Orient avec 16 kilomètres, qui va de Cucuta à la frontière venezuelienne. Cette ligne appartient à la Compañia del Ferrocarril de Cucuta.

Chemin de fer de La Dorada. — Propriété de la Compagnie anglaise The Dorada Railway Extension Company Ltd ; ligne de 111 kilomètres.

Produits de l'exploitation en 1923 :

Produit brut	$ 1.043.510
Dépenses	474.505
Produit net.	$ 569.005

Chemin de fer du Nord. — Appartenait à une Compagnie anglaise : The Colombian Northern Railway ; ligne de 62 kilomètres, de Bogota à Nemocon.

Produit brut en 1923. . .	$ 502.259 47
Dépenses.	225.518 14
Produit net. . . .	$ 276.741 33

Les tribunaux colombiens, après un long litige, ont déclaré la nullité des concessions de ce chemin de fer, dont la propriété revient à la Nation.

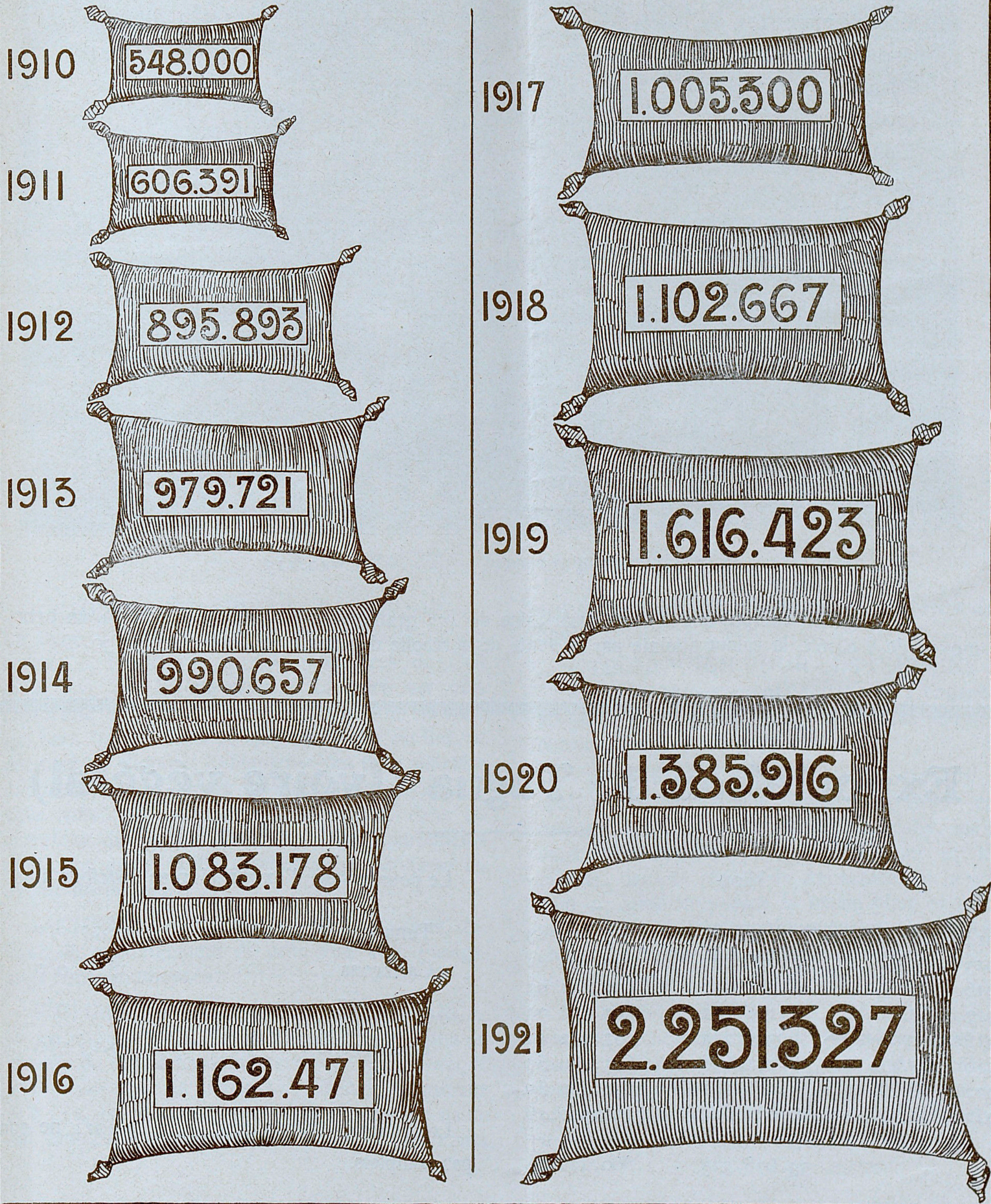
Chemin de fer de Santa-Marta. — Cette ligne, de 140 kilomètres avec les embranchements, appartient à l'United Frut C°.

Câble aérien de Mariquita à Manizales. — Longueur du câble, 73 kilomètres.

Produit brut en 1923. . . .	$ 493.816
Dépenses	202.600
Produit net.	$ 291.216

Chemin de fer de Ibagué Ambalema. — Cette ligne doit avoir une longueur de 73 kilomètres. Les plans et projets sont déjà approuvés par le Gouvernement.

Production de Café Colombien
en Sacs de Kgs 62 1/2
1910-1921



Exportation de Café en 1924

Douanes	Poids	Valeurs
—	—	—
Arauca	Kil.	13.112 »
Barranquilla		69.550.466 500
Buenaventura		33.774.959 »
Cartagena		15.542.179 900
Cucuta		12.486.144 »
Ipiales		500 »
Riohacha		34.842 »
Orocué		25.617 »
Santa Marta		495.879 »
Tumaco		36.363 180
Totaux		132.960.055 580
En 1923		123.639.776 500

Sacs de 62 kil. 1/2

1924	2.127.361
1923	1.978.236
Excès pour 1924	149.125

Si l'on tient compte que la livre américaine de 453 grammes a été cotée en 1924 à un prix moyen de $ 0,263, la valeur atteinte par la vente de la récolte de 1924 a été de $ 79.193.130.

Exportation de Tagua (Ivoire végétal)

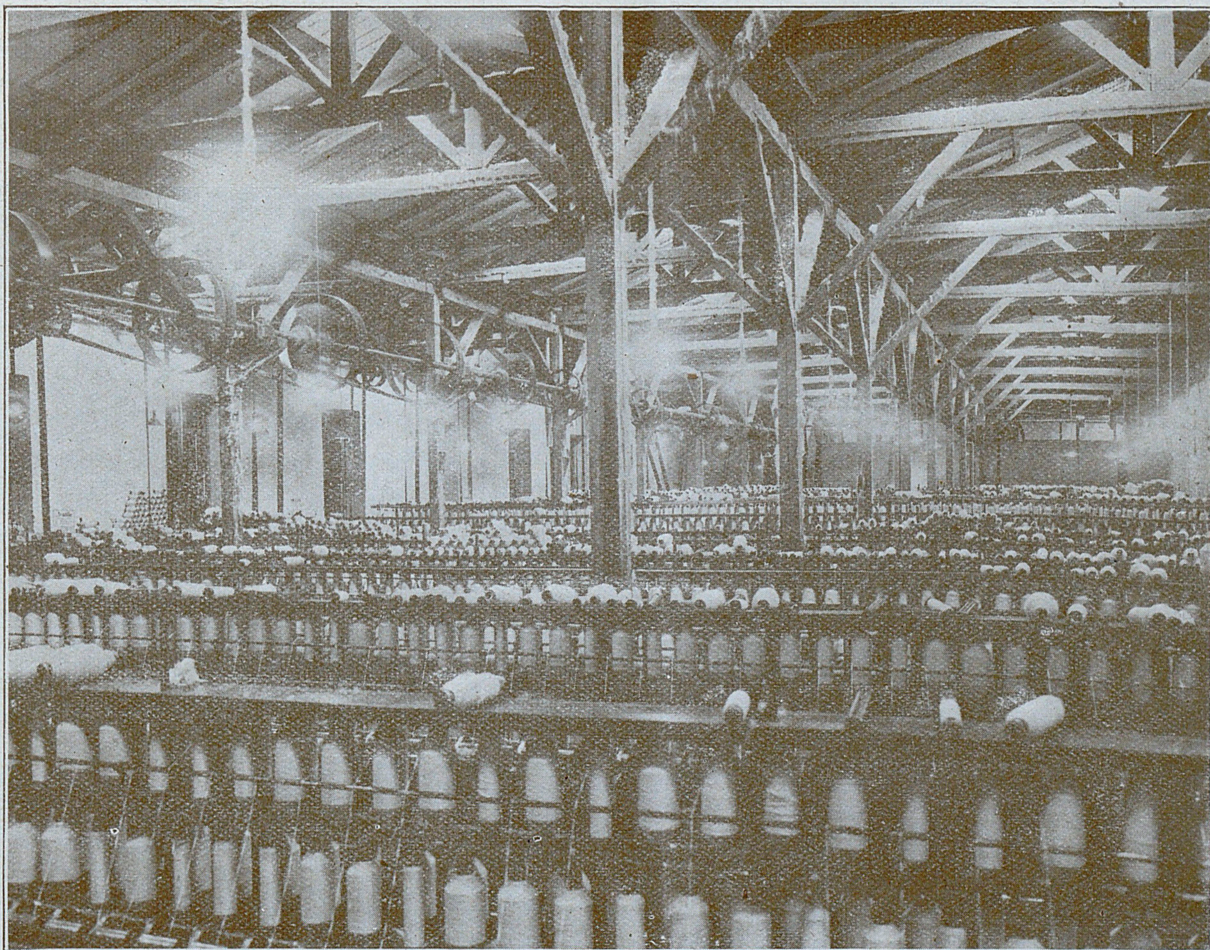
	kilos	$
	—	—
1914	7.120.835	327.086 18
1915	7.056.047	343.263 92
1916	8.555.057	452.291 93
1917	5.135.241	300.898 01
1918	6.343.255	387.202 12
1919	8.218.698	625.489 85
1922	5.236.591	192.889 85
1923	6.012.601	230.300 26
	53.678.325	2.860.422 84

Le pourcentage d'exportation se distribue ainsi :

Tumaco	42.77 o/o
Cartagena	38 o/o
Baranquilla	19 o/o
Buenaventura	0.23 o/o

Les renseignements pour 1920 et 1921 ne sont pas complets.

NOUVELLES BRÈVES



MANINZALEZ. — Filature et fabrique de tissus.

= CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE. — La ligne sud du chemin de fer du Pacifique est arrivée à Piendamo, à 118 ilomètres de Cali et à 295 du Buenaventura. La gare est déjà construite et l'on a établi les plans pour la ville qui sera fondée dans ce site. La beauté du lieu, la douceur du climat et l'abondance des eaux potables contribueront au rapide développement de la nouvelle ville. Sa situation exceptionnelle, dans un carrefour des principales routes des départements du Cauca et de Huila promettent à Piendamo un avenir florissant.

= CHEMIN DE FER DU SUD. — Les travaux de prolongement de cette voie vers Fusagasuga sont commencés.

= CHEMIN DE FER DE CUNDINAMARCA. — Le ministère des Travaux publics a reconnu au chemin de fer de Cundinamarca une subvention de $ 148.000 pour la partie nouvellement construite et $ 223.200 comme apport du gouvernement national dans cette œuvre d'intérêt public. Ces sommes seront destinées au prolongement et entretien de la ligne.

= TECHNICIEN POUR LES CHEMINS DE FER. — Le gouvernement colombien a engagé en Belgique un technicien pour les chemins de fer, en construction dans le pays.

= CABLES AERIENS. — Les travaux du câble aérien Cucuta-Rio Magdalena avancent rapidement. Dans la section Gamarra-Ocaña, les travaux d'établissement sont terminés sur 47 kilomètres; dans la région de Aguachica, on a construit 23 kilomètres dans la partie plate et 8 kilomètres dans la région montagneuse Ocaña-Aguachica. La ligne téléphonique correspondante est en construction.

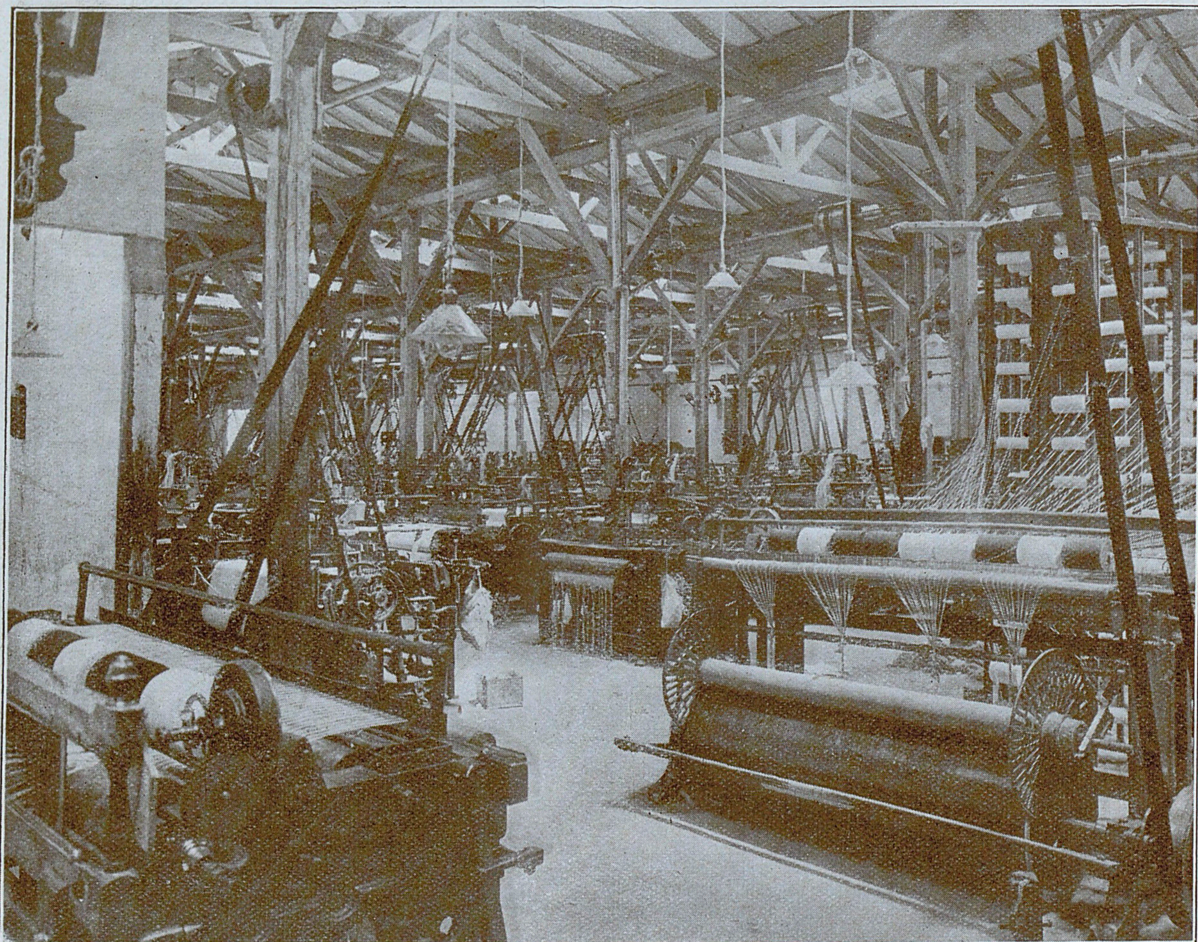
= CONSTRUCTION DE L'OLEODUCT. — La construction de l'oleoduct (pipe-line) dont nous avions annoncé ici le projet, est commencéee. Il aura un diamètre de 10 pouces et pénétrera à environ 350 milles dans l'intérieur du pays, suivant le cours du fleuve Magdalena, en partant du

port de Catagena, pour joindre une région dont la production est déjà développée. Les travaux préliminaires sont commencés à partir de Galan, sur le Magdalena. Les adjudicataires annoncent que dans deux mois 5.000 ouvriers seront au travail.

La première partie du pipe-line se dirige vers la région de Honda et Guataqui, où se trouvent d'importantes exploitations pétrolifères.

= FOIRE DE CALI. — Les Républiques de l'Equateur et de Panama ont fait connaître leur désir de participer à la Foire nationale de Cali, que nous annoncions dans notre dernier numéro. Elle prendrait donc un caractère international.

= PECHE DES PERLES. — Le 1er mai dernier, la pêche des perles a été ouverte dans la quatrième zone du premier secteur des bancs de la Goagira. Des permis pour 450 bateaux et 70 scaphandriers ont été délivrés. Les droits de permis ont produit $ 161.000 le premier mois.



MANINZALEZ. — Filature et fabrique de tissus.

= LE PACKING HOUSE DE COVENAS. — Au mois de juillet prochain commencera l'exportation de viande du packing-house de Coveñas, premier établissement de viande frigorifiée de Colombie. Le gouvernement a désigné un vétérinaire diplômé pour la surveillance du bétail et pour l'examen de la viande, d'accord avec les dispositions régissant le commerce des viandes.

= EXTRADITION. — Le gouvernement colombien étudie un Traité d'extradition avec le gouvernement de Panama. En attendant, un statut provisoire est en vigueur.

= ECHANGE DE BILLETS DE BANQUE. — Le Ministère des Finances a décidé l'échange de $ 200.000 de billets détériorés contre de nouveaux billets de la Banque de la République.

= BUDGET DU DEPARTEMENT DE CUNDINAMARCA. — Le budget du département de Cundinamarca, pour 1925, est calculé à $ 2.803.270 dont 70 o/o destinés aux travaux publics et 30 o/o à l'instruction publique.

= AMELIORATION DU SERVICE TELEGRAPHIQUE. — La mission de techniciens belges continue activement son œuvre de réorganisation du réseau télégraphique national.

= ECOLES RURALES NOCTURNES. — Le département de Cundinamarca vient de fonder

25 écoles rurales pour adultes. Ces écoles sont spécialement destinées aux ouvriers agricoles.

= SERVICE POSTAL. — Le Ministère des P.T.T. colombien a introduit des améliorations considérables dans le service postal. Ainsi trois bateaux de 120 tonnes ont été spécialement affectés au transport rapide du courrier sur le Bas Magdalena.

= BUDGET POUR 1925. — Le Ministère des Finances a fixé les dépenses pour l'année en cours, dont le montant est de $ 40.440.132, ainsi :

Intérieur	$ 6.400.203
Affaires étrangères	577.634
Finances	11.907.452
Guerre	3.275.581
Industries	383.623
Instruction Publique	2.854.734
P.T.T.	4.123.343
Travaux Publics	10.406.592
Département de contrôle	295.598
Département de Provisions	215.370

= EMERAUDES. — Les mines d'émeraudes sont exploitées activement. Le gouvernement possède un stock qu'il compte envoyer prochainement à Paris.

= CONCOURS AGRICOLE. — Le concours entre les producteurs de café du département de Caldas (Manizales) a eu lieu dernièrement. 24 communes ont concouru, avec 30.000 Kgms d'échantillons. Le premier prix fut adjugé à la commune de Quimbaya.

= CINQUANTENAIRE D'UNE BANQUE. — La Banque de Colombia, de Bogota, vient de célébrer son cinquantenaire. Cet établissement jouit d'une solide réputation.

= REVISION DU TARIF DOUANIER. — Une loi de cette année autorise le Ministère des Finances à entreprendre la revision du tarif douanier, dans un esprit favorable à l'industrie nationale. Les techniciens suisses collaboreront, dans ce but, avec des spécialistes colombiens.

= CONFERENCE DE COMMUNES. — Une conférence des communes du département de Caldas a eu lieu à Manizales.

Cette réunion a eu pour but l'étude des réformes administratives possibles, de la coopération intercommunale, unification du système tributaire municipal, écoles d'agriculture, hygiène, excursions scolaires, écoles d'arts et métiers, voies de communication, industrie hydroélectrique, parcs publics, pavage des voies, aide au bâtiment, instruction publique, écoles, prix de civisme. Les résolutions adoptées deviendront des ordonnances départementales.

= LE CHANGE. — Un peso colombien ($ 1) vaut actuellement :

Dollar : $ 1.
Livres sterlings : 4 sh. 0 d. 1.44.
Franc : 18.52 ;
Francs suisses : 5.14 ;
Francs belges : 19.22 ;
Pesetas : 6.75 ;
Lire : 23.8.

SECCION ESPANOLA

PROPAGANDA

EXPENDIO DEL CAFE COLOMBIANO EN PARIS. — Uno de los resultados más importantes, que hemos logrado en nuestras actuaciones de propaganda a los productos colombianos, ha sido la de conseguir que una de las casas más fuertes y más acreditadas de Paris, en el comercio de cafés finos, la firma Corcellet, se haya interesado en lanzar el café de Colombia, puro de toda mezcla. Dicha casa, que tiene lujosos almacenes en la Avenida de la Opera, arteria principal de esta capital, ha presentado, durante un mes, en sus vitrinas, una exposición de los diferentes tipos de nuestro café.

En la sección francesa de esta revista, damos cuenta detallada de la inaguración del departamento de ventas de café colombiano, en la citada casa.

EXPOSICION INTERNACIONAL DE ARTES DECORATIVOS. — Así cómo lo habiamos anunciado, en nuestro ultimo número, hemos conseguido que uno de los restaurantes más lujosos de la exposición, venda nuestro café anunciandolo cómo café de Colombia puro, por medio de avisos é imprimiendolo en sus programas.

PROPAGANDA CINEMATOGRAFICA. — Convencidos de la gran eficacia de la propaganda por medio del cinematógrafo, nos hemos valido de este medio para hacer conocer nuestro café. Durante los meses de mayo y junio, hemos hecho pasar en los siguientes cinematógrafos : Lutetia, Royal Wagram, Marivaux, Madeleine-Cinema y Colisée (que son las salas más lujosas de Paris), un film de propaganda sobre nuestro café.

PROPAGANDA EN LOS TEATROS. — Durante los meses de Mayo y Junio, hemos hecho proyectar en doce de los principales teatros de Paris, durante los entreactos, avisos de propaganda al café colombiano.

CONGRESO DE PRENSA LATINA. — El Director de esta revista fué invitado a concurrir al tercer Congreso de la Prensa Latina, que se reunio en Florencia, habiendo tenido el honor de ser elegido Presidente de la representación hispano-americana, para las dos últimas sesiones del Congreso. Para la primera habia sido elegido el señor Lainez, Secretario de Relaciones Exteriores de Argentina y Director del « Diario » de Buenos-Ayres.

Aprovechando la oportunidad del Congreso, nuestro Director presentó la siguiente proposición, que fué aprobada por unanimidad :

El tercer Congreso de Prensa Latina, reunido en Florencia,

Considerando :

1° *Que para los fines de acercamiento, entre los paises latinos, que el Congreso persigue, es indispensable que dichos países tengan unos de otros el mayor conocimiento ;*

2° *Que la prensa esta llamada a emprender esta obra de propaganda conducente a estrechar los vinculos entre los miembros dispersos de la familia latina ;*

3° *Que si la prensa de los paises latinos de America le dá grán importancia a todo lo que concierne las naciones de Europa latina, la reciproca, no existe cuando se trata de publicar, en los diarios europeos noticias de la America latina ;*

Resuelve :

1° *Los delegados aficiales de los grandes diarios latinos de Europa, aqui presentes, se comprometen a trabajar, con sus diarios respectivos, para obtener un compromiso formal de publicar gratuitemente, en sus columnas, noticias relativas à los paises de America latina, quedando los diarios en libertad de escojer, cada cual, sus fuentes de información.*

2° *Tres meses después de clausurado este Congreso, el Comité permanente de la prensa latina formará una lista de las diarios de Europa latina que hayan ratificado el compromiso de sus delegados.*

3° *La lista, de que se habla en el paraprafo anterior, será publicada en el periódico oficial del Comité Permanente y en los principales diarios de America Latina, para que así los latino-americanos puedan saber cuales són los diarios europeos que consienten en ocuparse de sus intereses.*

PROPAGANDA EN ITALIA. — Hemos principiado a iniciar alguna propaganda en este interesante pais que tantos vinculos tiene con el nuestro. Hemos logrado, con el apoyo del comercio italiano y sin obtener recursos extraordinarios de nuestro gobierno, editar una revista de Información comercial colombiana en Roma, cuyo primer número aparecerá muy proximamente.

El jefe de la Oficina de Información en Paris dictó en el mes de Mayo p. p., en el Aula Magna del Colegio Romano, una conferencia sobre Colombia, à la cual asistieron el Subsecretario de la Economia Nacional y otros representantes del gobierno, así cómo importantes personajes del Comercio, la Industria y la Prensa italianas.

Revista del Mercado del Havre

El Havre 15 Junio de 1925.

Cotizamos cómo sigue el cambio :

		Hoy
Paris sobre Londres	Fr.	100 80
Paris sobre Nueva York		20 75
Café (les 50 kilos).		

Existencias de Cafés almacenados en el Havre el 12 Junio de 1925

según los datos suministrados por la Administración de los Docks-Entrepôts

	Entradas del 30 de Mayo al 12 de Junio 1925	Salidas del 30 de Mayo al 12 de Junio 1925	Existencias 12 Junio 1925
	Sacos y Barriles	Sacos y Barriles	Sacos y Barriles
Brasil	39.960	46.540	138.331
Haiti	4.487	9.389	95.202
Antillas y Centro-America..	6.604	9.537	72.955
Otras	1.237	3.372	25.658
Colonias francesas	2.229	2.571	25.134
Totales ...	54.537	69.409	357.280

Cantidades desembarcadas en los muelles almacenes, pero no incluidas en las almacenadas .... Sacos 94.959

ó sea un total de .... Sacos 452.239

Los aficionados a grandes emociones, se han visto correspondidos por las importantes fluctuaciones que el café ha experimentado en casi todos los mercados cafeteros, y sobre todo en el nuestro, donde los cursos en ún solo dia subieron cerca de 20 francos.

Los negocios en disponible, tratados en nuestra plaza durante los ultimos dias, aunque no muy importantes, han sido de cierta consideración, lo que prueba que, el aprovisionamiento del consumo se encuentra muy reducido, por lo reducido del stock del Havre.

En librable, muy poco ó casi nada se ha hecho ; el alza de la libra y el dolar, dificulta las importaciones.

Las cotizaciones del dia, son cómo sigue.

	Cond. Havre de los 50 kilos	Coste y flete de los 50 kilos
	Francs	Dollars
Colombia		
Ocaña, trillados	525 à 535	24.—
Cucuta, trillados	530 » 540	24.—
Bucaramanga, trillados corrientes	535 » 545	24.25
Bucaramanga, trillados superiores	540 » 570	24.50
Cucuta y Bucaramanga, lavados	590 » 640	25.—
Bogota, lavados :		
« Fantasia »	640 » 650	25.25
« Bueno »	540 » 550	25.—
Medellin y Manizales lavados :		
« Excelso »	640 » 650	26.—
« Extra »	590 » 600	25.50
Consumo	460 » 490	24.—
Cauca, lavados	540 » 580	25.—

Las existencias de café del Brasil y de procedencias diversas visibles en los principales centros cafeteros el 1º Junio de 1925, asi como las cantidades entregadas al consumo durante los meses de esta campaña y en sus precedentes, aparecen cómo sigue : (Segùn los datos estadisticos del Sr. E. Laneuville).

	Existencias almacenadas		Cantidades totales para el del Consumo	
Lugares	1924-25	1923-24	1924-25	1923-24
Brasil ...	2.257.000	1.443.000	2.257.000	1.443.000
EE. UU.	576.000	653.000	819.000	1.081.000
Europa ..	1.700.000	1.727.000	2.088.000	2.143.000
Totales	4.533.000	3.833.000	5.164.000	4.667.000

Cantidades visibles el 1º de Junio en cada una de las temporadas siguientes :		Aumento sobre el mes anterior	Disminución
—	Sacos	Sacos	Sacos
1924-25 ...	5.164.000	»	90.000
1923-24 ...	4.667.000	298.000	»
1922-23 ...	5.442.000	»	662.000
1921-22 ...	8.839.000	50.000	5
1920-21 ...	8.559.000	20.000	»

Entregas al Consumo

Desde el 1º de Julio 1924 al 1º Junio 1925 Europa Sacos	Estad.-Unid. Sacos	Total Sacos	Durante los 12 meses de las campañas anteriores
8.591.000	9.040.000	17.631.000	?
8.874.000	10.054.000	18.928.000	20.372.000
7.320.000	9.227.000	16.547.000	17.750.000
7.814.000	8.881.000	16.695.000	18.092.000
4.749.000	8.669.000	13.618.000	15.290.000

Cacao (les 50 kilos).

Se encuentra màs firme nuestro mercado, con ligera demanda y precios un poco màs altos que los de la quincena pasada.

En estos momentos el consumo se inclina hacia los cacaos de baja calidad, y aunque hemos vendido algunos pequeños lotes de los finos, el consumo se resiste a pagar los precios solicitados.

Cotizamos :

Colombia :

Savanilla	Fr.	345 à 370
Cauca		370 » 400

Tabaco (los 100 kilos). — Quincena de excesiva calma ha sido la que hoy termina. Los fabricantes se encuentran en baja, y los pocos negocios tratados han sido efectuados entre especuladores. Cotizamos nominalmente :

	Costo y flete de los 100 kilos
	Dollars
Carmen (Colombia) :	
3ª clase ó A	16
2ª clase ó A A	18
1ª clase ó A A A	20

Precios por 100 kilos, neto al desembarcar en el Havre, y para mercancia sana y de buena calidad.

Algodon (les 50 kilos). — Durante la quincena que hoy finaliza, las fluctuaciones habidas en nuestro mercado, en su mayoria, han sido dictadas por las variaciones del cambio de moneda ; sin embargo, han reflejado igualmente hasta cierto punto, la tendencia de los mercados dirigibles, los cuales se han encontrado bajo el influjo de los avisos meteorologicos. Al indicar estos, una fuerte sequia en el Sur de Texas, los precios subieron en los mercados algodoneros, aunque después descendieron, por haber habido lluvias en diferentes sitios de la region algodonera.

Como hasta la fecha no existe ningun motivo para que el consumo se resienta en 1925-26, es por lo que, todo el mundo se halla plenamente convencido de que para subvenir à las necesidades del resto del mundo, será de suma necesidad que no veamos una cosecha inferior à la actual. Y mientras que tal rendimiento no se encuentre asegurado, la inquietud persistirà en et mundo algodonero ; veremos precios más altos con seguridad, cuando la planta llegue à su periodo critico de producción.

Cotizamos :

Colombia	Fr, 618
Colombia (semi áspero)	673

Cueros (los 50 kilos). — Nada de particular se ha notado en nuestro mercado donde existe la calma más completa. Las ùltimas ventas de cueros indigenas en Paris se han hecho en baja. El 23 del actual tendrá lugar en el Havre una venta, en pública subasta, de cueros de importación, que nos dará una idea de la posicion del articulo ; mientras tanto, la demanda es casi nula y los precios nominales.

Cotizamos, cueros sanos :

	Los 50 kilos Cond. Havre
Bogota secos de 9 à 10 kilos	Fr. 400 à 450
Antioquia y Honda	400 » 450
Bucaramanga	400 » 450
Rio Hacha, Savanilla y Santa Marta	375 » 425
Cauca	390 » 440

Pieles de Cabras y Cabritos (la docena). — Muy poco interesan por el momento las pieles, y ante la calma que en la actualidad reina en nuestro mercado, damos los precios nominales y sin variación alguna. Cotizamos las pieles de Colombia, segùn calidad : de 50 à 90 francos la docena.

Pieles de Carneros (el kilo). — Aunque presentan màs interés que las anteriores, los compradores se hallan alejados del mercado y sólo compran alguno que otro lote y según calidad, entre francos 9 à 13 el kilo.

Crines o Cerdas (los 50 kilos). — Cuantos lotes de cerdas llegan à nuestro mercado se venden pronto, bien y à precios remuneradores. Procuren que cuando nos hagan embarques sean estos de lotes bien clasificados

Cotizamos :

Crin vacuna con la cola y lavadas	Fr. 350 à 375
Crin vacuna con la cola y sin lavar	300 » 325
Crin vacuna sin la cola	600 » 625
Crin caballar, buenas y dargas	750 » 775
Crin caballar, buenas y mezcladas	425 » 450

Cuernos ó Astas de Res (las 100 piezas). — Firme es la situacion del articulo en nuestro mercado y aunque escasa la demanda, los cuernos recientes, grandes y puntiagudos tienen muy buena aceptación.

Cotizamos :

Cuernos livianos	Fr. 70 à 135
Cuernos pesados	140 » 190

Huesos y Cascos (los 100 kilos). — Tanto los unos como los otros tienen muy buena aceptacion en la plaza.

Tagua (los 100 kilos). — De nada sirve que los precios suban si la demanda es nula, pues, los elevados precios alcanzados por estas nueces reducen el consumo.

Cotizamos :

	Los 100 kilos cond. Havre
Tumaco, Cartagena y Savanilla	Fr. 475 à 500
Tumaco, Cartagena y Savanilla, con corteza	325 » 350

Carey o Conchas de Tortuga (el 1/2 kilos). — Existe buena demanda y se pueden vender pequeñas partidas à unos 170 francos y según clasificacion.

Dividivi o Cascalote (los 50 kilos). — No tenemos existencias y por la tanto no podemos vender ciertos pedidos que se nos han hecho ; de tenerlas, colocariamos unas 30 toneladas à 55 fcos los 50 kilos.

Cochinilla (el 1/2 kilo). — Tampoco tenemos existencias y de tenerlas las venderiamos à precios satisfactorios.

Raices de Jalapa. — Tambien venderiamos si tuviesemos existencias à un precio aproximado de 10 francos el kilo.

Ipecacuana (el kilo). — De Colombia no tenemos existencias y el pedido se hace sentir. Se vende á buenos precios y al arribo de la mercancia.

Zarzaparrilla (los 50 kilos). — Hay existencias en plaza, pero carecemos de pedido, y á falta de compradores, cotizamos nominalmente alrededor de 380 francos los 50 kilos.

Balata. — Articulo bastante sólicitado en la plaza y que se vende pronto y bien.

(*Communicado por la Maison Latham.*)

AVISO IMPORTANTE

En virtud del Tratado de Comercio que tiene Colombia con el Gobierno Francés, los Cafés de aquella procedencia exportados directamente a Francia gozan de los privilegios, acordados a las naciones más favorecidas y, por consiguiente, pagan Frs. 136 — los cien kilos, que son los derechos de la tarifa mínima para los Cafés. A pesar de que *los derechos de aduana no incumben nunca al exportador de Ultramar, pues siempre son pagaderos por el comprador*, importa mucho que la mercancía pueda beneficiar de la tarifa mínima, pues claro está que este detalle es tenido en cuenta por los compradores pagando en este caso un precios más elevado. Para obtener este privilegio es necesario que se envie un certificado de origen indicando el peso bruto y neto de cada partida. Este certificado deberá llevar la firma del Cónsul de Francia y a falta de este el de las Autoridades de la Aduana en el puerto de embarque

Le Gerant L. DUCREUX — Imp. J. J. DURAND, 7, rue Cadet (9e)

TABLEAU
des
Importations et Exportations
de la
République de Colombie
pendant les
dix dernières années

Nota. — Les quantités sont indiquées en pesos, unité de monnaie colombienne dont la valeur est sensiblement égale du dollar.

LÉGENDE

- Importations
- Exportations

Année	Importations	Exportations
1913	28.535.779	34.315.251.
1914	20.979.228.	32.632.884.
1915	17.840.619.	31.579 131.
1916	29.660.206.	36.006.821.
1917	24.751.209.	36.739.88.
1918	21.783.002.	37.443.991.
1919	47.451.724.	79.010.983.
1920	101.397.905.	71.017.729
1921	33.078.317.	63.042.132.
1922	41.954.745.	52.731.477.
1923	57.783.798.	60.115.435.

Sachez que la Colombie est aujourd'hui :

Le seul producteur d'émeraudes du monde.

Le premier producteur de platine

Le premier producteur d'or de l'Amérique latine.

Le plus grand producteur de cafés " suaves ".

Le deuxième producteur de cafés du monde.

Le deuxième exportateur de bananes.

Sa population est la troisième en importance de l'Amérique du Sud.

Ses gisements pétrolifères sont reconnus parmi les plus importants du globe.

Ses impôts sur le capital et la propriété sont les plus légers de l'Amérique.

Sa dette extérieure par tête d'habitant est la plus faible de l'Amérique latine.

Imprimerie J.-J. DURAND
7, Rue Cadet, 7
(IXe) — Paris — (IXe)